

46 Приложение к Своду законов США 802. Уточняет, когда корпорация, товарищество или ассоциация считаются для определенных целей гражданами США.

46 Приложение к Своду законов США 808. Разрешает Береговой охране регистрировать суда, приобретенные, зафрахтованные или арендованные у Министерства транспорта. Накладывает ограничения на продажу, передачу, фрахтование или залог зарегистрированного в США судна иностранному гражданину.

46 Приложение к Своду законов США 835-840. Устанавливает требования к документации на продажу или иную передачу судна и предусматривает уголовные санкции за искажение требуемой информации.

46 Приложение к Своду законов США 883-1. Предусматривает, что определенные корпорации могут рассматриваться как граждане США при применении положений о регистрации судов в отношении каботажного судоходства и каботажной торговли.

46 Приложение к Своду законов США 911-941. Предписывает порядок ведения документации, требования к уведомлениям и технические положения, касающиеся за-кладных на суда, привилегированных за-кладных на суда и уведомлений о существовании претензий и залоговых прав в отношении судов.

46 Приложение к Своду законов США 961. Оговаривает условия, в которых Береговая охрана должна удерживать предъявленные для проверки судовые документы.

46 Приложение к Своду законов США 1901-1904. Запрещает сознательное или преднамеренное производство любых контролируемых веществ, их распространение или хранение с целью распространения любым лицом на борту судна США, а также американским гражданином на борту любо-

го судна или любым лицом на борту судна без национальности; запрещает ввоз таких веществ любым лицом.

46 Свод законов США 2103. Предоставляет Министру транспорта право осуществлять надзор за торговым флотом и его служащими, а также контролировать соблюдение директив, относящихся к судам и морякам торгового флота.

46 Свод законов США 2104. Предоставляет Министру транспорта право делегировать свои обязанности служащим Береговой охраны и, в некоторых обстоятельствах, чиновникам Таможенной службы.

46 Свод законов США 2107-2108. Предусматривают порядок наложения гражданско-правовых санкций за нарушение законов или правил безопасности мореплавания.

46 Свод законов США 2302. Разрешает Береговой охране привлекать к судебной ответственности судоводителя за небрежность или преступную небрежность при управлении судном, а также управление судном в состоянии интоксикации; разрешает Береговой охране устанавливать стандарты, на основании которых судоводитель может считаться находящимся в состоянии интоксикации.

46 Свод законов США 2305. Предоставляет окружным судам США право запрещать небрежное управление судном.

46 Свод законов США 3301-3318. Содержат общие требования по проверке судов.

46 Свод законов США 3301-3302. Перечисляют категории судов, подлежащих проверке, и судов, освобожденных от проверки.

46 Свод законов США 3303. Предусматривает применение принципа законодательной взаимности для иностранных судов, за исключением наливных судов, и признает концепцию признания судом силы ино-

сторонних законов в порядке вежливости в отношении правил проверки судов, установленных другими государствами и сходных с соответствующими правилами США.

46 Свод законов США 3305. Устанавливает круг обязанностей и полномочий Береговой охраны в отношении проверки судов.

46 Свод законов США 3306. Устанавливает полномочия по изданию правил и постановлений, касающихся проверки судов и выдачи свидетельства о проверке.

46 Свод законов США 3307. Требует, чтобы каждое подлежащее проверке судно проходило первоначальную проверку до того, как оно будет спущено на воду, и регулярные повторные проверки с целью убедиться в том, что судно по-прежнему отвечает всем предъявляемым к нему требованиям.

46 Свод законов США 3308. Разрешает дополнительный осмотр судна с целью обеспечения его соответствия всем правилам и постановлениям, касающимся проверки судов, и требует, чтобы морякам были предоставлены жилые помещения и каюты, оборудованные надлежащим образом.

46 Свод законов США 3309-3312. Требуют выдачи свидетельств о проверке судам, соответствующим всем требованиям, установленным законами и постановлениями; запрещают управление подлежащим проверке судном, если оно не имеет свидетельства о проверке, и предусматривают предъявление свидетельства о проверке по надлежащему требованию.

46 Свод законов США 3313. Требует соблюдения условий, предусмотренных свидетельством о проверке, предусматривает процедуры по устранению выявленных несоответствий и основания для отзыва свидетельства о проверке.

46 Свод законов США 3314. Устанавливает порядок пользования судном, срок свидетельства о проверке которого истекает, когда судно находится в иностранном плавании.

46 Свод законов США 3315. Требует от имеющих соответствующие патенты лиц содействия властям, осуществляющим проверку судна, и запрещает последним раскрывать такой источник информации.

46 Свод законов США 3316. Разрешает Министру транспорта делегировать полномочия по проверке и осмотру судов Американскому бюро судоходства и иным квалификационным организациям со сходными функциями. Разрешает Береговой охране полагаться на отчеты, документы и свидетельства, выдаваемые судам Американским бюро судоходства или иными сходными квалификационными организациями США.

46 Свод законов США 3317. Разрешает Министру транспорта устанавливать оплату за проверку малых пассажирских судов и судов, принадлежащих школам парусного плавания, и требует от судовладельцев возмещения издержек Министра, связанных с его иностранным плаванием для выяснения спорных обстоятельств, касающихся данного судна.

46 Свод законов США 3318. Предусматривает санкции за нарушение правил и постановлений, касающихся проверки судов.

46 Свод законов США 3501-3506. Содержат дополнительные требования к судам, перевозящим пассажиров, в том числе устанавливают разрешенное число пассажиров для каждого типа судна.

46 Свод законов США 3703. Предоставляет полномочия по изданию постановлений, касающихся наливных судов.

46 Свод законов США 3703(а). Требует постепенного ввода в эксплуатацию наливных судов с двойным корпусом.

46 Свод законов США 3705-3708. Устанавливают минимальные стандарты для различных классов наливных судов, в том числе стандартов в отношении их конструкции, оснащения, систем изолированного балласта и инертного газа.

46 Свод законов США 3710-3711. Требуют от наливных судов, в том числе иностранных, предоставления доказательств соблюдения применимых правил и постановлений.

46 Свод законов США 3713. Перечисляет некоторые запрещенные действия, такие как отказ в разрешении на проведение проверки или управление судном в нарушение требований, касающихся проверки наливных судов.

46 Свод законов США 3901-3902. Содержат дополнительные требования к судам, перевозящим животных; разрешают Министру сельского хозяйства издавать правила в отношении необходимой площади, вентиляции и другие требования.

46 Свод законов США 4101-4106. Требуют, чтобы не подлежащие проверке суда соблюдали минимальные требования в отношении спасательных средств и конструктивных ограничений. Такие требования применимы к не подлежащим проверке судам, плавающим в судоходных водах США, и к не подлежащим проверке судам, принадлежащим какому-либо лицу в США и плавающим в открытом море.

46 Свод законов США 4302. Требует, чтобы прогулочные суда соблюдали минимальные требования в отношении спасательных средств и конструктивных ограничений.

46 Свод законов США 4308. Представляет право управлять движением прогулочного судна, состояние которого представляется

небезопасным, в том числе потребовать от него возвращения к месту якорной стоянки вплоть до устранения выявленных неполадок.

46 Свод законов США 4501-4507. Предусматривают регулирование некоторых не подлежащих проверке рыболовецких, рыбобрабатывающих судов и плавучих баз.

46 Свод законов США 5113. Разрешает отдавать приказы о задержании судов, намеревающихся выйти из порта США в нарушение требований о грузовых марках (46 Свод законов США 5101-5116) или постановлений, изданных на их основании.

46 Свод законов США 6101. Предусматривает обязательное сообщение о морских авариях и иных происшествиях с участием судов флага США, имеющих место в любой точке земного шара, а также авариях и иных происшествиях с судами флага иностранных государств, плавающими в судоходных водах США.

46 Свод законов США 6102. Требует от Министра транспорта издания правил и постановлений, регулирующих единую систему представления сообщений о морских авариях.

46 Свод законов США 6103. Предусматривает наложение гражданско-правовых санкций на любого судовладельца, фрахтователя, судоводителя, представителя судовладельца, капитана или лица, ответственное за судно, в случае несообщения ими о морских авариях или иных происшествиях в соответствии с 46 Свод законов США 6101.

46 Свод законов США 6301. Устанавливает предметный охват и рамки расследований, проводимых в связи с морскими авариями и иными происшествиями.

46 Свод законов США 6302. Предусматривает открытый характер расследований, если только не ожидается получение свиде-

тельств, затрагивающих национальную безопасность США.

46 Свод законов США 6304. Наделяет должностное лицо, проводящее расследование морской аварии, необходимыми полномочиями по вызову в суд, с тем чтобы оно могло обеспечить явку свидетелей длядачи свидетельских показаний и представление доказательств. Также разрешает окружным судам США требовать явки в суд при получении соответствующей повестки.

46 Свод законов США 7101. Разрешает выдачу патентов капитанам, помощникам капитана, лоцманам, механикам, судоводителям и офицерам радиосвязи, а также издание правил и постановлений, касающихся таких патентов. Разрешает выдачу регистрационных свидетельств начальникам хозяйственной части, врачам и медицинским сестрам.

46 Свод законов США 7102. Требует, чтобы любой держатель патента или регистрационного свидетельства на зарегистрированном судне являлся гражданином США.

46 Свод законов США 7106-7109. Устанавливают предельный срок, в течение которого действительны патенты и регистрационные свидетельства; предусматривают автоматическое прекращение действия этих документов в некоторых обстоятельствах; разрешают возобновление патентов и свидетельств; разрешают проверку подателей заявления на возобновление патента или свидетельства на предмет их участия в преступной деятельности.

46 Свод законов США 7110. Требует от держателей патентов держать их на видном месте на своем судне.

46 Свод законов США 7114. Разрешает взимание разумной платы за выдачу патентов, касающихся малых пассажирских судов и судов, принадлежащих школам парусного плавания.

46 Свод законов США 7306-7311. Устанавливают минимальные общие и служебные требования, предъявляемые к различным категориям дееспособных моряков.

46 Свод законов США 7312. Устанавливает процентное соотношение дееспособных моряков разных категорий, требуемое на судах различных классов.

46 Свод законов США 7701. Определяет назначение процедур приостановления и отзыва патентов и свидетельств, призванных повысить безопасность в море, и предоставляет регулятивные полномочия в данной области.

46 Свод законов США 7703. Предоставляет основания для приостановления или отзыва патента, свидетельства или иного документа.

46 Свод законов США 8301-8304. Предусматривают минимальное количество имеющих патент лиц, в том числе капитанов, для определенных судов США; предусматривают создание отделов по управлению персоналом (в состав которого входят медицинский и хозяйственный подотделы); накладывают ограничения на службу в соответствии с определенными патентами; обеспечивают выполнение Конвенции по выдаче патентов на офицерское звание 1936 года.

46 Свод законов США 8501-8503. Разрешают Береговой охране требовать, чтобы суда, занимающиеся международной торговлей, прибегали к услугам федерального лоцмана при нахождении в судоходных водах США.

46 Свод законов США 8901-8906. Предусматривают комплектование экипажем грузовых судов, малых пассажирских судов, не подлежащих проверке пассажирских судов и буксирных судов, а также устанавливают

некоторые льготы и санкции за нарушение соответствующих положений.

46 Свод законов США 9101. Устанавливает нормы комплектования экипажем некоторых иностранных наливных судов, перевозящих нефть или опасные вещества в судоходных водах США.

46 Свод законов США 9102. Устанавливает нормы комплектования экипажем наливных судов США.

46 Свод законов США 10301-10321. Определяют порядок найма на службу и увольнения моряков на период заграничного и большого каботажного плавания.

46 Свод законов США 10501-10509. Определяют порядок найма на службу и увольнения моряков на период каботажного плавания.

46 Свод законов США 10701-10711. Предписывают порядок распоряжения личным имуществом умершего моряка.

46 Свод законов США 11101-11112. Предусматривают различные меры, направленные на охрану здоровья и обеспечение быта моряков, а также налагаются гражданско-правовые санкции за их невыполнение. Также дают капитану судна право на удержание жалованья членов экипажа.

46 Свод законов США 11301-11303. Требуют от капитанов судов ведения официального журнала учета с внесением в него конкретных записей.

46 Свод законов США 11501-11507. Определяют правонарушения моряков и налагаемые за них санкции; предусматривают контроль за осуществлением соответствующих решений о лишении прав и должности.

46 Свод законов США 12101-12122. Наделяют Береговую охрану правом выдавать судовые документы и управлять ведением

судовой документации по каждой категории судов.

46 Свод законов США 12111. Оговаривает условия, при которых судовой патент или документация могут бытьдержаны или объявлены недействительными.

46 Свод законов США 12301-12309. Разрешают Министру транспорта создавать и поддерживать систему присвоения номеров судам.

46 Свод законов США 14101-14702. Определяют основные полномочия Береговой охраны по обмеру судов различных классов и уточняют конкретные особенности каждого применяемого метода обмера.

49 Приложение к Своду законов США 1801-1819. В общем случае разрешает регулирование перевозок опасных материалов в коммерческих целях.

50 Свод законов США 191-195. Предусматривают, что в случае объявления чрезвычайного положения в стране или заключения Президента о существующей угрозе для национальной безопасности, Береговая охрана может обеспечивать соблюдение постановлений, касающихся передвижения судов или их стоянки на якоре в пределах территориальных вод США. В случае непослушания, судно может быть задержано и конфисковано, а его капитан и команда могут быть приговорены к уплате штрафа или к тюремному заключению.

50 Свод законов США 192. Разрешает задержание и конфискацию судна, назначение штрафа или тюремного заключения за несоблюдение распоряжений или приказов Береговой охраны в период чрезвычайного положения в стране.

В. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ КОНВЕНЦИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ИМО)

Следующие ниже материалы были напечатаны с разрешения Международной морской организации.

Международные конвенции

- Принятие
- Вступление в силу
- Поправки
- Контроль за соблюдением

Безопасность мореплавания

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS), 1960 и 1974
- Международная конвенция по грузовым маркам (LL), 1966
- Соглашение о пассажирских судах, совершающих специальные рейсы (SPT), 1971
- Конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов в море (COLREG), 1972
- Международная конвенция по безопасности контейнеров (CSC), 1972
- Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (INMARSAT), 1976
- Международная конвенция о безопасности рыболовецких судов, принятая в Торремолиносе (SFV), 1977
- Международная конвенция по стандартам подготовки, аттестации и несения вахтенной службы для моряков (STCW), 1978
- Международная конвенция по поиску и спасению на море (SAR), 1979

Загрязнение морской среды

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью (OILPOL), 1954
- Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (LDC), 1972
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973, с учетом поправок, внесенных в нее в соответствии с Протоколом 1978 года (MARPOL 73/78)
- Международная конвенция о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью (INTERVENTION), 1969
- Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC), 1990

Ответственность и компенсация

- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC), 1969
- Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (FUND), 1971

B. Конвенция международной морской организации (ИМО)

- Конвенция о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов (NUCLEAR), 1971
- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа (PAL), 1974
- Конвенция об ограничении ответственности по морским искам (LLMC), 1976

Другие вопросы

- Конвенция по облегчению международного морского движения (FAL), 1965
- Международная конвенция по обмеру вместимости кораблей (TONNAGE), 1969
- Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности мореплавания (SUA), 1988
- Протокол по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (SUAPROT), 1988
- Международная конвенция о спасении на море (SALVAGE), 1989

Международные конвенции

Промышленная революция XVIII и XIX столетий и, как следствие, бурный рост международной торговли привели к принятию ряда международных договоров о судоходстве, в том числе о безопасности судоходства. Предметами этих договоров являлись обмер вместимости, предотвращение столкновений, сигнализация и другие вопросы.

К концу XIX столетия было даже высказано предложение о создании постоянного международного морского органа, который бы занимался указанными вопросами, а также теми, которые могли бы возникнуть в будущем. Этот план не был осуществлен, но международное сотрудничество продолжалось и в XX столетии, в течение которого были приняты договоры, еще более международные по своему содержанию и охвату.

К тому моменту, когда в 1958 году родилась Международная морская организация (ИМО), уже было разработано несколько важных международных конвенций*, в том числе Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1948 года, Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 года и договоры, касающиеся грузовых марок и предотвращения столкновений на море.

* Подавляющее большинство договорных документов, принятых под эгидой ИМО, называются «конвенциями». Некоторые из них называются «протоколами» или «соглашениями». Термин «конвенция» используется в настоящей публикации по отношению ко всем перечисленным договорным документам.

На ИМО была возложена ответственность за то, чтобы большая часть указанных конвенций постоянно обновлялись. Перед этой организацией также была поставлена задача по разработке новых конвенций по мере возникновения необходимости.

Создание ИМО совпало по времени с периодом огромных по масштабу изменений в мировом судоходстве, и Организация с момента своего создания оказалась плотно загружена работой по разработке новых конвенций и приведению существующих конвенций в соответствие с изменениями в судовых технологиях. Сейчас на счету ИМО уже 35 международных конвенций и соглашений, не считая многочисленных протоколов и поправок.

Принятие конвенции

Принятие конвенции является частью процесса, в котором ИМО как организация принимает наиболее активное участие. В состав ИМО входят шесть основных органов, занимающихся принятием и осуществлением конвенций. Главными органами являются Ассамблея и Совет, остальные четыре органа - это комитеты: Комитет по безопасности мореплавания, Комитет по охране морской среды, Комитет по правовым вопросам и Комитет по облегчению международного судоходства. Достижения в области судоходства и связанных с ним отраслях выносятся на обсуждение стран-членов ИМО, представленных в этих органах, и вопрос о необходимости новой конвенции или внесения поправок в уже существующие конвенции может быть поднят в любом из них.

Обычно предложение первоначально выдвигается в рамках одного из комитетов, поскольку комитеты собираются чаще, чем главные органы ИМО. Если члены

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

комитета пришли к соглашению, предложение передается в Совет и, при необходимости, в Ассамблею.

Если Ассамблея или Совет, в зависимости от конкретного случая, санкционирует продолжение работы в данном направлении, выдвинувший предложение комитет рассматривает его более подробно и в итоге разрабатывает проект документа. В некоторых случаях, рассматриваемый вопрос может быть передан для более детальной разработки в специализированный подкомитет.

Работа в комитетах и подкомитетах ведется представителями стран-членов Организации. Эти органы всегда открыты для советов со стороны межправительственных и международных неправительственных организаций, поддерживающих рабочие взаимоотношения с ИМО. Многие такие организации имеют непосредственный опыт в различных вопросах, рассматриваемых ИМО, и поэтому могут оказаться крайне полезными с точки зрения практического содействия Организации.

Согласованный проект конвенции передается на рассмотрение Совета и Ассамблей вместе с рекомендацией о созыве конференции для обсуждения проекта и его официального принятия.

Приглашения для участия в такой конференции направляются всем странам-членам ИМО, а также всем государствам, входящим в Организацию Объединенных Наций или в любое из ее специализированных учреждений. Таким образом, эти конференции действительно являются всемирными конференциями, открытыми для всех правительств, которые обычно участвуют в конференциях ООН.

Все правительства принимают участие в конференциях ИМО на равных основаниях. Кроме того, организациям, входящим в

систему ООН, и организациям, поддерживающим официальные взаимоотношения с ИМО, предлагается направлять своих наблюдателей на такие конференции, чтобы они могли давать советы представителям правительств, основываясь на своем опыте и знаниях.

Прежде чем откроется конференция, проект конвенции раздается всем приглашенным правительствам и организациям, чтобы они могли высказать свои замечания по нему. После этого проект конвенции, вместе с замечаниями правительств и заинтересованных организаций, досконально изучается участниками конференции, и в него вносятся изменения для того, чтобы сделать проект приемлемым для всех или большинства присутствующих правительств. Затем согласованная таким образом конвенция принимается конференцией и передается Генеральному секретарю как депозитарию конвенции, который направляет ее копии правительствам. Конвенция открывается для подписи государствами, обычно в течение 12-месячного периода. Государства, подписавшие конвенцию, могут ратифицировать или признать указанную конвенцию, в то время как не подписавшие конвенцию государства могут к ней присоединиться.

На разработку и принятие конвенции в ИМО может потребоваться несколько лет, хотя в некоторых случаях, когда требуется быстрое реагирование в условиях чрезвычайной ситуации, правительства с готовностью соглашались существенно ускорить описанный процесс.

Вступление в силу

Принятием конвенции завершается всего лишь первый этап долгого процесса. Прежде чем конвенция вступит в силу, т.е. прежде чем она станет обязательной для

всехratифицировавших ее правительства, указанная конвенция должна быть официально признана отдельными государствами.

Каждая конвенция содержит положения, оговаривающие условия, при которых данная конвенция может вступить в силу. Такие условия могут быть самыми разными, но, в общем случае, чем более важным и сложным является документ, тем более строгие условия должны быть соблюдены для его вступления в силу. Например, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года предусматривала, что для ее вступления в силу требуется признание этой конвенции 25 государствами, на долю которых приходится не менее 50% валовой регистровой вместимости всех торговых флотов земного шара. Для вступления в силу Международной конвенции по обмеру вместимости судов 1969 года требовалось признание 25 государствами, чьи торговые флоты в совокупности представляли не менее 65% суммарной мировой вместимости всех торговых флотов.

После того как выполнены все соответствующие условия, конвенция вступает в силу и является обязательной для всех признавших ее государств, обычно после некоторой отсрочки, которая должна дать государствам время для принятия необходимых мер по осуществлению указанной конвенции.

В случае конвенций, затрагивающих интересы всего нескольких государств и касающихся менее сложных вопросов, их вступление в силу может быть обусловлено менее строгими требованиями. Например, Конвенция о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов 1971 года вступила в силу через 90 дней после ее признания пятью государствами; Соглашение о пас-

ажирских судах, 1971, совершающих специальные рейсы, вступило в силу через шесть месяцев после его признания тремя государствами (в том числе двумя, суда или граждане которых совершали специальные рейсы).

В случае важных технических конвенций представляется чрезвычайно важным, чтобы они были признаны и применялись значительной частью судоходного сообщества. Следовательно, следует стремиться к тому, чтобы по вступлении в силу такие конвенции были применимы как можно к большему числу морских государств. В противном случае они скорее запутают, чем прояснят практические вопросы судоходства, так как их положения не будут распространяться на значительную часть судов, для регулирования деятельности которых они были изначально предназначены.

Признание конвенции не означает простой передачи официального документа его депозитарию. Если правительство признает какую-либо конвенцию, это накладывает на него обязательства по принятию мер, предусматриваемых такой конвенцией. Очень часто приходится приводить в соответствие с положениями конвенции уже существующие национальные законы или принимать новые. В некоторых случаях для выполнения конвенции необходимо создание особых средств и сооружений; обучение или назначение инспекторов для осуществления предусмотренных конвенцией функций; уведомление судовладельцев, судостроителей и других заинтересованных сторон с тем, чтобы они могли принимать в учет положения конвенции при планировании своих будущих действий.

В настоящее время конвенции ИМО вступают в силу в среднем через пять лет после их принятия. Большая часть этих до-

кументов либо уже считаются действующими, либо должны вступить в силу в ближайшее время, так как соответствующие условия уже практически выполнены.

Внесение поправок

В наше время технология и техника судоходства развиваются ускоренными темпами. В результате, международное сообщество нуждается не только в принятии новых конвенций, но и в обновлении уже существующих. Например, с момента вступления в силу в 1965 году Конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года, поправки вносились в нее шесть раз - в 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 и 1973 годах. В 1974 году была принята совершенно новая редакция конвенции, которая вобрала в себя все перечисленные поправки (и другие менее существенные изменения), после чего неоднократно изменялась сама (в 1978, 1981, 1983, 1988, 1990 и 1991 годах).

В ранних конвенциях поправки вступали в силу только после признания их определенным процентом договаривающихся сторон, обычно двумя третями таких государств. В общем случае это означало, что для внесения изменений и дополнений в конвенцию требовалось их признание большим числом государств, чем для вступления в силу первоначальной конвенции, особенно при участии в конвенции большого количества государств.

На практике, требование о признании поправок определенной процентной долей государств, участвующих в конвенции, ведет к существенным задержкам в приведении их в действие. Чтобы исправить такое положение, ИМО разработала новую процедуру для внесения поправок. Эта процедура уже была применена в случае таких конвенций, как Конвенция о меж-

дународных правилах предотвращения столкновения судов в море 1972 года, Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 года и Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года. В каждом из вышеуказанных случаев была задействована процедура, основанная на «молчаливом признании» поправок государствами, участвующими в конвенции.

Вместо требования о том, что поправка может вступить в силу только после признания ее определенной процентной долей договаривающихся сторон, например двумя третями государств, новая процедура предусматривает, что поправка вступает в силу в определенный день, если только до наступления этой даты не будут получены возражения против указанной поправки от установленного количества сторон.

В случае Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, поправки к большей части Приложений (составляющих техническую часть конвенции) «считываются признанными по истечении двух лет с того момента, как их содержание было доведено до сведения договаривающихся правительств», если только против указанных поправок не выступит более одной трети договаривающихся правительств или же договаривающиеся правительства, на долю которых приходится не менее 50% суммарной валовой регистровой вместимости всех торговых флотов земного шара. Продолжительность такого периода можетарьироваться Комитетом по безопасности мореплавания, начиная с одного года.

Как и ожидалось, процедура «молчаливого признания» значительно ускорила процесс внесения поправок в конвенции. Поправки 1981 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, например, вступили в силу 1 сентября 1984 года. В противоположность этому,

ни одна из поправок, принятых между 1966 и 1973 годами к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года, так и не вступила в силу, поскольку не смогла получить требуемое количество признаний со стороны участвующих в конвенции государств.

Контроль за соблюдением

Контроль за соблюдением конвенций ИМО осуществляется правительствами государств, участвующих в конвенции. В этом отношении Организация не имеет никаких полномочий.

Договоривающиеся правительства контролируют соблюдение конвенций ИМО в той степени, в которой это касается их собственных судов, а также при необходимости устанавливают санкции за нарушение положений таких конвенций. Они также могут иметь некоторые ограниченные полномочия в отношении судов других государств.

Некоторые конвенции требуют наличия на борту судна свидетельства о том, что данное судно прошло проверку и отвечает предъявляемым к нему требованиям. Такие свидетельства обычно принимаются властями других государств как доказательство того, что данное судно удовлетворяет требуемым стандартам, хотя в отдельных случаях могут быть приняты дополнительные меры.

Например, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года гласит, что «должностное лицо, осуществляющее контроль, предпринимает такие шаги, которые должны гарантировать, что судно не выйдет в море, если его состояние представляет угрозу для жизни пассажиров или экипажа».

Такие шаги могут быть предприняты, если «существуют веские основания полагать, что состояние судна и его оборудования существенно противоречит сведениям, указанным в таком свидетельстве».

Разумеется, такого рода проверка может быть произведена в пределах юрисдикции того государства, в порту которого находится в данный момент судно. Но если правонарушение имеет место в международных водах, ответственность за наложение санкций несет государство флага.

Однако если правонарушение имеет место в пределах юрисдикции другого государства, такое государство может либо предпринять процессуальные действия в соответствии со своими собственными законами, либо сообщить детали правонарушения государству флага, чтобы последнее могло предпринять соответствующие действия. По условиям Конвенции о вмешательстве в открытом море 1969 года, договаривающиеся государства наделяются правом действовать против судов других стран, которые попали в аварию или были повреждены в открытом море, если такая авария или повреждение создают серьезную угрозу загрязнения нефтью.

Способ осуществления указанных полномочий определен с большой тщательностью, и по условиям большинства конвенций основную ответственность за контроль над соблюдением конвенций несет государство флага в той мере, в какой затрагиваются его собственные суда и их экипажи.

Большую часть конвенций, принятых под эгидой ИМО или за которые Организация отвечает каким-либо иным образом, можно отнести к одной из трех главных групп.

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

Безопасность мореплавания

Первая группа конвенций затрагивает вопросы безопасности мореплавания; вторая группа направлена на предотвращение загрязнения морской среды; третья касается вопросов ответственности и компенсации, особенно за ущерб, вызванный загрязнением. За пределами этих трех основных групп остается ряд других конвенций, регулирующих вопросы облегчения мореплавания, обмера вместимости судов, незаконных актов против безопасности судов и спасения на море.

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1960 и 1974

Конвенция 1960 года

Принятие: 17 июня 1960 года

Вступление в силу: 26 мая 1965 года

Редакция 1974 года

Принятие: 1 ноября 1974 года

Вступление в силу: 25 мая 1980 года

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, представленная несколькими редакциями, сменяющими друг друга, рассматривается как наиболее важный из всех международных договоров, касающихся безопасности торговых судов. Первая редакция Конвенции была принята в 1914 году, вторая - в 1929 году и третья - в 1948 году.

Разработка Конвенции 1960 года явилась первой крупной задачей, вставшей перед ИМО сразу же после ее создания. Эта Конвенция представляет собой существенный шаг вперед в модернизации регулятивных постановлений и их постоянной корректировке в соответствии с техниче-

скими достижениями в области судоходства.

Первоначальный замысел ИМО состоял в периодическом обновлении Конвенции путем внесения поправок, но на практике предусмотренная процедура внесения поправок оказалась слишком медленной. Стала очевидной невозможность введения в действие поправок в разумных временных пределах.

Конвенция 1974 года

В результате в 1974 году была принята совершенно новая конвенция, которая вошла в себя не только поправки, уже согласованные к этому моменту, но и новую процедуру внесения поправок, гарантирующую внесение изменений и дополнений в пределах оговоренного (и приемлемо короткого) периода времени.

Главной целью Конвенции по охране человеческой жизни на море является установление минимальных стандартов в отношении конструкции, оснащения судов и управления ими, сообразных с их безопасностью. Государства флага должны следить за тем, чтобы плавающие под их флагом суда отвечали всем установленным требованиям. Доказательством этого должен явиться ряд свидетельств, выдача которых предусмотрена Конвенцией.

Положения о контроле также позволяют договаривающимся правительствам осуществлять проверку судов других договаривающихся государств, если существуют веские основания полагать, что судно и его оснащение не соответствуют требованиям Конвенции.

В главе I содержатся общие положения, наиболее важные из которых касаются освидетельствования судов различных типов и выдачи документов, подтверждающих соответствие судна требованиям Конвен-

ции. Глава также включает в себя положения о контроле над судами в портах других договаривающихся государств.

Глава II-1 посвящена делению судов на отсеки и их остойчивости. Деление пассажирских судов на водонепроницаемые отсеки и отделения должно осуществляться таким образом, чтобы после предполагаемого повреждения корпуса судна оно, тем не менее, оставалось на плаву и в устойчивом состоянии. Кроме того, в этой главе изложены требования к водонепроницаемости и системе трюмных насосов пассажирских судов, а также требования к остойчивости пассажирских и грузовых судов.

Степень деления судна на отсеки, измеряемая максимально допустимым расстоянием между двумя соседними переборками, варьирует в зависимости от длины судна и его назначения. Самая высокая степень деления требуется для пассажирских судов.

Машинное оборудование и электрические установки: данные требования, также содержащиеся в главе II-1, имеют своей целью гарантировать, что все службы, имеющие важнейшее значение для безопасности судна, пассажиров и экипажа, могут исправно работать в различных чрезвычайных ситуациях. Особенно важными представляются требования к рулевому устройству, содержащиеся в указанной главе.

Противопожарная защита, обнаружение очагов возгорания и тушение пожара: жертвы и повреждения пассажирских судов в результате пожара сделали очевидной потребность в усовершенствовании положений Конвенции 1960 года, касающихся противопожарной защиты, в результате чего ИМО приняла соответствующие поправки к Конвенции в 1966 и

1967 годах. Эти и другие поправки, в частности подробно разработанные положения по противопожарной безопасности для наливных судов и судов для перевозки смешанных грузов, в том оснащение системой инертных газов, были включены в главу II-2 Конвенции 1974 года.

Указанные положения основаны на следующих принципах:

1. Деление судна на главные и вертикальные зоны тепловыми и конструктивными переборками.
2. Отделение жилых помещений от остальной части судна тепловыми и конструктивными переборками.
3. Ограничение использование легко воспламеняющихся материалов.
4. Обнаружение очагов возгорания.
5. Локализация очагов возгорания и тушение огня в пределах этих очагов.
6. Защита средств отхода и подступа в противопожарных целях.
7. Наличие и исправность противопожарных средств.
8. Сведение к минимуму возможности воспламенения паров воспламеняющегося груза.

Спасательные средства и приспособления описываются в главе III, которая была полностью пересмотрена путем внесения поправок 1983 года, вступившими в силу 1 июля 1986 года. Исправленная и дополненная глава подразделяется на три части:

Часть А содержит общие положения по требованиям, освобождению от некоторых требований, определению, оценке, испытанию и утверждению спасательных

В. Конвенция международной морской организации (имо)

средств и приспособлений, а также их производственным испытаниям.

Часть Б содержит требования, предъявляемые к судну, и состоит из трех разделов: раздела I, предусматривающего общие требования к пассажирским и грузовым судам; раздела II, содержащего дополнительные требования к пассажирским судам; и раздела III, содержащего дополнительные требования к грузовым судам.

Часть В излагает требования к спасательным средствам и подразделяется на восемь разделов. Раздел I содержит общие требования, раздел II - требования к индивидуальным спасательным средствам, раздел III - требования к зрительным средствам связи и сигнализации, раздел IV - требования к спасательным плавучим средствам, раздел V - положения о спасательных шлюпках, раздел VI - требования к средствам спуска на воду и подъема на корабль, раздел VII - требования к другим спасательным средствам, и раздел VIII касается смешанных вопросов.

Радиотелеграфная и радиотелефонная связь составляют основной предмет главы IV. В части А описываются типы радиосвязи и виды радиооборудования, предусмотренные для тех или иных судов. Оперативные требования кнесению радиовахты изложены в части Б, а подробные технические положения - в части В. Последняя часть содержит технические положения по радиопеленгаторам и установкам радиотелеграфа в моторных спасательных катерах, а также по портативным радиоустройствам для спасательных плавучих средств. Часть Г перечисляет обязанности офицера радиосвязи по ведению вахтенного журнала радиостанции и виды записей, подлежащих обязательному внесению в этот журнал.

Глава тесно связана с Постановлениями о радиосвязи Международного союза элек-

тросвязи и была полностью пересмотрена в октябре 1988 года (см. поправки 1988 года, Глобальная система морских бедствий и безопасности).

Глава V посвящена безопасности мореплавания. В ней указаны некоторые службы по обеспечению безопасности мореплавания, которые должны быть созданы договаривающимися правительствами, а также положения оперативного характера, применимые ко всем судам во всех плаваниях. Это несколько противоречит общему характеру Конвенции, которая относится только к определенным классам судов, осуществляющих международные рейсы.

В данной главе речь идет о работе метеорологических служб, службы ледового патрулирования, а также поисково-спасательных служб.

Глава также предъявляет общее требование к капитанам приходить на помощь судам, терпящим бедствие, и требование к договаривающимся правительствам обеспечивать комплектование судов экипажем, достаточное и эффективное с точки зрения безопасности.

Глава VI посвящена перевозкам зерна. Присущая зерну подвижность и способность к перемещению может привести к губительным последствиям для судна. По этой причине Международная конвенция по охране человеческой жизни на море содержит положения, касающиеся укладки, размещения и закрепления зернового груза.

Глава определяет конструктивные особенности судов, построенных специально для перевозки зерна, и метод расчета встречного кренящего момента, возникающего при перемещении груза на судах, перевозящих насыпной зерновой груз. Она также предусматривает наличие документов, разрешающих перевозку зерна, данных по

грузовой устойчивости зерна и связанных с этим грузовых планов. Копии всех перечисленных документов должны находиться на борту судна, позволяя капитану выполнять требования, предъявляемые данной главой.

Эта глава была пересмотрена в 1991 году с тем, чтобы сделать ее применимой ко всем типам груза (за исключением наливных жидкых или газообразных грузов). (См. поправки 1991 года). Перевозка опасных грузов является основной темой главы VII, которая содержит положения по классификации, упаковке, маркировке, снабжению соответствующими этикетками и указателями, документации и укладки опасного груза в упакованном виде, твердых материалов - насыпью и жидким химическим веществом и сжиженных газов - наливом.

Классификация груза соответствует системе, применяемой ООН по отношению ко всем видам транспорта. Система ООН была адаптирована к морскому транспорту, причем в некоторых случаях ее требования стали более строгими.

К договаривающимся правительствам предъявляется требование об издании соответствующих инструкций на национальном уровне. Чтобы помочь им в этом, ИМО разработала Международный кодекс об опасных морских грузах. Этот кодекс постоянно обновляется, чтобы включить в свою сферу новые опасные грузы и дополнить или пересмотреть существующие положения. Правила по перевозке наливных и насыпных грузов судами, построенными специально для этой цели, были введены поправками 1983 года, описанными ниже.

Глава VIII посвящена атомным судам. Здесь излагаются только самые существенные требования, которые прежде всего

относятся к угрозе радиационного загрязнения. Однако в 1981 году ИМО приняла подробный и всеобъемлющий Кодекс безопасности для атомных торговых судов в качестве документа, являющегося обязательным дополнением к указанной главе.

Протокол 1978 года

Принятие: 17 февраля 1978 года
Вступление в силу: 1 мая 1981 года

Данный Протокол был принят на Международной конференции по безопасности наливных судов и предупреждению загрязнения. Он внес ряд важных изменений в главу I, в том числе ввел внеплановые проверки и/или обязательные ежегодные освидетельствования судов, а также ужесточил требования по контролю со стороны государства, в порту которого находится судно.

Главы II-1, II-2 и V также были исправлены и дополнены. Суть этих дополнений сводится к следующему:

1. Новые суда для перевозки сырой нефти и для перевозки нефтепродуктов с полной грузоподъемностью 20 000 тонн и выше должны быть оснащены системой инертных газов.

2. Система инертных газов должна быть установлена на существующих судах для перевозки сырой нефти с полной грузоподъемностью 70 000 тонн и выше к 1 мая 1983 года, а на судах с полной грузоподъемностью от 20 000 до 70 000 тонн - к 1 мая 1985 года.

3. В случае судов для перевозки сырой нефти с полной грузоподъемностью от 20 000 до 40 000 тонн, государствам флага разрешается не устанавливать систему инертных газов, если такое установление

считается неразумным или непрактичным и если не таких судах не используются стационарные промывочные машины большой мощности. Но если имеет место промывка сырой нефтью, наличие системы инертных газов обязательно.

4. Система инертных газов должна быть установлена на существующих судах для перевозки нефтепродуктов в период с 1 мая 1983 года по 1 мая 1985 года в случае судов с полной грузоподъемностью от 40 000 до 70 000 тонн, а также на судах с полной грузоподъемностью от 20 000 тонн, оснащенных промывочными машинами большой мощности.

5. Помимо требования о том, что все суда с полной вместимостью от 1600 грузовых тонн брутто и выше должны быть оборудованы радиолокатором, Протокол требует, чтобы все суда с полной вместимостью от 10 000 грузовых тонн брутто и выше были оборудованы двумя радиолокаторами, каждый из которых может функционировать независимо от другого.

6. Все наливные суда с полной вместимостью от 10 000 грузовых тонн брутто и выше должны иметь две системы дистанционного управления рулевым устройством, каждая из которых может управляться независимо от другой с штурманского мостика.

7. Главное рулевое устройство новых наливных судов с полной вместимостью от 10 000 грузовых тонн брутто и выше должно включать в себя не менее двух идентичных энергетических установок и быть в состоянии управлять рулем с помощью одной или более энергетических установок.

Поправки 1981 года

Принятие: 20 ноября 1981 года

Вступление в силу: 1 сентября 1984 года

Данные поправки, возможно, являются наиболее важными поправками, затрагивающими главу II-1 и главу II-2, каждая из которых была практически переписана заново и обновлена.

Изменения, внесенные в главу II-1, включают в себя обновленные положения резолюции A.325(IX) о требованиях к машинному и электрическому оборудованию. Последующие поправки к правилам 29 и 30 были согласованы после катастрофы, которая произошла с судном «Амоко Кадис», с учетом Протокола 1978 года о рулевом управлении. Одним из новых требований стало дублирование систем дистанционного рулевого управления в наливных судах.

Поправки к главе II-2 включают в себя требования резолюции A.327(XI), положения о системе пожаротушения, использующей галогенизированный углеводород, специальные требования к судам, перевозящим опасный груз, а также новое правило 62 о системах инертных газов. Поправки к главе II-2 ужесточили требования к грузовым и пассажирским судам в такой степени, что потребовался полный пересмотр этой главы.

Несколько менее существенных изменений было внесено в главу III, а в главе IV были заменены, исправлены или добавлены семь правил. Некоторые важные изменения также затронули главу V, в том числе связанные с дополнительными требованиями к судовому навигационному оборудованию.

Пересмотренные требования затрагивают такие вопросы, как гирокомпасы и магнитные компасы; обязательное наличие двух радиолокаторов и автоматических приборов ведения радиолокационного планшета на борту судов с полной вме-

стимостью 10 000 грузовых тонн брутто и выше; эхолоты; приборы, указывающие скорость и расстояние; указатели угла пе- рекладки руля; указатели вращения греб- ных винтов; указатели скорости поворота; радиопеленгующие устройства; оборудование для самонастройки на междунаро- дную частоту для передачи сигналов бедст- вия.

Кроме того, было внесено несколько не- значительных изменений в главу VII.

Поправки 1983 года

Принятие: 17 июня 1983 года

Вступление в силу: 1 июля 1986 года

Данные поправки включают в себя не- сколько незначительных изменений к гла- ве II-1 и некоторые дальнейшие измене- ния к главе II-2 (в том числе корректиро- вание поправок 1981 года), направленных на повышение безопасности судов для пе-ревозки насыпного и наливного груза и пассажирских судов.

Наиболее существенные изменения были внесены в главу III, которая практически была переписана заново. Текст этой главы в Конвенции 1974 года отличается от со-ответствующих текстов в Конвенциях 1960 и 1948 годов. Внесенные поправки имели своей целью не только отразить те многочисленные технические достижения, которые были сделаны за это время, но и создать почву для ускоренной оценки и внесения последующих поправок и кор-ректировок.

Несколько незначительных изменений бы- ло внесено в главу IV. Поправки к главе VII распространяли ее положения на на-ливные суда для перевозки химических веществ и сжиженных газов путем ссылки на два новых кодекса - Международный

кодекс о перевозке химических веществ наливом и Международного кодекса о су-дах для перевозки газа. Оба кодекса отно-сятся только к судам, построенным не ра-нее 1 июля 1986 года.

Поправки 1988 года (апрель)

Принятие: 21 апреля 1988 года

Вступление в силу: 22 октября 1989 года

В марте 1987 года железнодорожный па-ром «Геральд оф фри энтерпрайз» опро-кинулся и затонул, унеся 193 человечес-ких жизни. Великобритания предложила ряд мер, направленных на предотвращение подобных катастроф в будущем, первая из которых была принята в апреле.

Указанные поправки затрагивают правила 23 и 42 главы II-1 и направлены на усо-вершенствование системы контроля водонепроницаемых дверей и грузовых отсеков, а также системы аварийного освеще-ния.

В связи с необходимостью срочного при-нятия указанных мер, в этом случае была ис-пользована процедура «молчаливого признания», и поправки вступили в силу всего через 18 месяцев после их принятия.

Поправки 1988 года (октябрь)

Принятие: 28 октября 1988 года

Вступление в силу: 29 апреля 1990 года

Некоторые из этих поправок также яви-лись следствием катастрофы, в которую попал «Геральд оф фри энтерпрайз».

Указанные поправки касаются остойчиво-сти неповрежденного судна; требуют, что-бы водонепроницаемая дверь для загрузки груза была заперта в момент отхода судна

В. Конвенция международной морской организации (ИМО)

от причала; а также предписывают пассажирским судам проходить освидетельствование при водоизмещении порожнем каждые пять лет, чтобы убедиться в том, что их остойчивость не была нарушена в результате накопления лишней воды или любых изменений надстройки.

До катастрофы разрабатывались и другие поправки, и их принятие в результате было перенесено на более ранний срок. Эти поправки касаются остойчивости пассажирских судов в поврежденном состоянии и относятся к судам, построенным после 29 апреля 1990 года.

Протокол 1988 года

Принятие: 11 ноября 1988 года

Вступление в силу: через 12 месяцев после признания по меньшей мере 15 государствами, на долю суммарного торгового флота которых приходится не менее 50% общей мировой грузовместимости (но не ранее 1 февраля 1992 года)

Положение на настоящий момент: признан 6 государствами

Протокол вводит новую систему освидетельствования и выдачи соответствующих документов, которая будет приведена в соответствие с двумя другими конвенциями - Международной конвенцией по грузовым маркам (см. ниже) и Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов (см. ниже). В настоящее время требования, заложенные в этих трех документах, различаются, в результате чего судну иногда приходится вставать в сухой док для освидетельствования, требуемого одной конвенцией, вскоре после того, как оно было освидетельствовано в соответствии с другой конвенцией.

Разрешение на проведение таких освидетельствований в одно и то же время при-

ведет к снижению издержек как для судовладельцев, так и для властей, проводящих освидетельствование.

Поправки 1988 года (Глобальная система морских бедствий и безопасности)

Принятие: 11 ноября 1988 года

Вступление в силу: 1 февраля 1992 года

ИМО начала работу над Глобальной системой морских бедствий и безопасности в 70-х годах, и введение этой системы в действие должно ознаменовать собой величайший переворот в морской связи с момента изобретения радио.

Данная система должна вводиться поэтапно, с 1993 по 1999 год. Ее основная концепция состоит в том, что поисково-спасательные власти на берегу, точно так же как и находящиеся поблизости суда будут незамедлительно приведены в готовность в случае чрезвычайной ситуации.

Глобальная система будет широко использовать возможности спутниковой связи, предоставляемые Международной организацией морской спутниковой связи (см. ниже), а также наземных радиостанций.

Требования к соответствующему оборудованию для судов будут существенно различаться в зависимости от региона, в котором плавают эти суда. Помимо сообщений о бедствиях, Глобальная система морских бедствий и безопасности будет передавать общую информацию о безопасности мореплавания (такую как навигационные и метеорологические предупреждения, срочные сообщения для судов).

Поправки 1989 года

Принятие: 11 апреля 1989 года

Вступление в силу: 1 февраля 1992 года